Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 2284

Vragen van het lid **Cegerek** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de ernstige last die mensen ondervinden van verkeerslawaai* (ingezonden 23 april 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 mei 2015).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «We worden steeds zieker van verkeerslawaai»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Stroken de bevindingen gedaan in het onderzoek, waaruit ondermeer blijkt dat in 2020 de schade aan mensen door geluidsoverlast ongeveer even groot zal zijn als de schade door verkeersongevallen, met uw eerdere bevindingen? Zo nee, kunt u dit verschil verklaren?

Antwoord 2
De informatie die is aangehaald in het bericht in Metro – maar ook in andere media zoals de NOS[2] en de Telegraaf[3] – is ontleend aan webpublicaties van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer van CROW (hierna: CROW-KpVV). In deze webpublicaties zijn hoofdlijnen uit verschillende bronnen en onderzoeken samengevoegd tot één geheel. Van een recent onderzoek specifiek door CROW gericht op dit onderwerp is dus geen sprake.
De gepubliceerde informatie is onder meer afkomstig uit eerdere onderzoeken van onder andere het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), die deels in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn uitgevoerd. De samenvoeging van die informatie, leidend tot de conclusie dat de gezondheidsschade als gevolg van geluidsoverlast in 2020 ongeveer even groot zal zijn als de schade door verkeersongevallen, is voor verantwoordelijkheid van CROW-KpVV.

---

[1] Metro, 21 april 2015, http://m.metronieuws.nl/binnenland/2015/04/we-worden-steeds-ziekervan-verkeerslawaai
[2] http://nos.nl/artikel/2031510-steeds-meer-mensen-ziek-door-verkeerslawaai.html
[3] http://www.telegraaf.nl/binnenland/23950723/__Zieken_door_verkeersherrie__.html

ah-tk-20142015-2284
ISSN 0921 - 7398
'’s-Gravenhage 2015

Allereerst is het erg lastig om dergelijke gegevens uit verschillende onderzoeken met elkaar te vergelijken, alleen al omdat de doelstellingen en daarmee de uitgangspunten van uiteenlopende studies onderling kunnen verschillen. Daarnaast zijn niet alle gebruikte onderzoeksgegevens even recent. Zo is de staafgrafiek in de publicatie «Rust in rurale gebieden wordt steeds meer verstoord»[4] ontleend aan een rapport van RIVM en TNO uit 2004 met cijfers uit hinderinventarisaties uit 1993, 1998 en 2003, terwijl ook in 2008 nog een hinderinventarisatie is verricht die een dalende tendens in de percentages ernstige hinder liet zien. Veel belangrijker dan precieze getallen en vergelijkingen vind ik de overkoepelende notie die uit de webpublicaties spreekt, namelijk dat bij hogere geluidniveaus de ernst en omvang van gezondheidseffecten toeneemt. Langdurige blootstelling aan hoge geluidniveaus, afkomstig van wegverkeer maar ook van andere geluidbronnen, kan naast hinder ook serieuze gezondheidsschade veroorzaken. De relatie van geluidbelasting met hinder en gezondheid is voor mij een belangrijke drijfveer bij de verdere modernisering van het geluidbeleid, die juridisch neer zal slaan in het stelsel van de Omgevingswet.

Vraag 3
In het milieubeleid heeft u volksgezondheid centraal gesteld; hoe ernstig acht u het dan dat zoveel mensen last van geluidsoverlast door verkeer hebben?

Antwoord 3
Zoals bij de beantwoording van vraag 2 al aangegeven, vormt gezondheidsschade door hoge geluidniveaus een belangrijke aanleiding voor beleid en regelgeving op dit thema. Uit scenariostudies blijkt dat volumeontwikkelingen (grotere mobiliteit) en bevolkingsgroei potentieel kunnen leiden tot toename van geluidhinder en daarmee samenhangende gezondheidseffecten. Zonder een stevig geluidbeleid zou er zeker sprake zijn van een groot en toenemend gezondheidsprobleem. Deze toename wordt echter in belangrijke mate gecompenseerd door beleidsmaatregelen: Europese emissie-eisen aan voertuigen en nationale regelgeving. Verdere versterking van beide sporen heeft nadrukkelijk de aandacht. Voor wat betreft de nationale geluidregelgeving is hierbij de komende periode de verdere modernisering van de geluidregelgeving voor de decentrale infrastructuur en industrielawaai (SWUNG-2/Omgevingswet) van belang.

Vraag 4
Hoe is het mogelijk dat we er al twintig jaar niet in slagen het lawaai van het verkeer terug te dringen? Moet er meer onderzoek komen over mogelijke maatregelen bij geluidsoverlast voor de korte en lange termijn? Zo ja, bent u bereid dit onderzoek te doen?

Vraag 5
Hebben eerdere investeringen in onder andere fluisterasfalt wel effect gehad?

Antwoorden 4 en 5
De stelling dat we er al twintig jaar niet in zouden slagen het lawaai van het verkeer terug te dringen, verdient nuancering. Zoals al aangegeven in de brief over de modernisering van het milieubeleid van 10 maart 2014[5] is er op dit terrein veel bereikt. In de afgelopen decennia zijn de bevolking van Nederland, de mobiliteit en het aantal economische activiteiten fors in omvang toegenomen. Tegelijkertijd is het aantal mensen dat last heeft van geluid grosso modo licht afgenomen. Dat oogt weliswaar niet heel indrukwekkend, maar in deze gewijzigde omstandigheden is het toch een prestatie van formaat. Er zijn tot dusverre al veel geluidmaatregelen getroffen, zoals de bouw van geluidschermen. Ook de inzet van innovatieve maatregelen heeft effect. Bij wegverkeer gaat het hierbij bijvoorbeeld om stillere generaties wegdekken, bij spoorweglawaai over stille remblokken bij treinen, raildempers aan het spoor, slijpen van de spoorstaaf, aanbrengen van smeermiddelen op de spoorstaaf en vervanging van lawaaiige treintypes door stillere. Uit deze opsomming blijkt dat de mogelijkheden voor maatregelen bij spoorweg-

[4] http://kpvvdashboard-12.blogspot.nl/2012/06/300000-mensen-slapen-slecht-door.html
[5] Kamerstukken II, 2013/14, 28 663, nr. 55: zie in dit verband m.n. blz. 8–9.

lawaai diverser zijn dan bij wegverkeer, waardoor het relatief positieve effect in de aanpak van spoorweglawaai ook wat groter is dan bij wegverkeerslawaai. Naast de reeds gepleegde inzet wordt verder niet alleen nationaal, maar ook internationaal verder ingezet op de aanpak van geluid aan de bron (geluid van weg- en railvoertuigen en stille banden).
In 2011 heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het programma «Stiller op Weg» geïnitieerd, gericht op het bevorderen van de uitvoering van bronmaatregelen in stedelijk gebied. Concreet richtte het programma zich op communicatie over geluid en gezondheid, het uitwisselen van (beleids)informatie, de kosten en baten van mogelijke maatregelen en het stimuleren van innovaties. Na dit initiatief is het programma gaandeweg overgedragen aan marktpartijen in het belang van de continuïteit en borging. De informatie die dit programma heeft opgeleverd, is nu te vinden op de internetsite van CROW. Verdergaande innovatie vindt bovendien plaats in de markt. In relatie daarmee zal een apart, door mij op te zetten onderzoek naar mijn mening niet veel extra's toevoegen.

Vraag 6
Op welke manieren gaat u de huidige geluidsoverlast voor de honderdduizenden Nederlanders, zoals vermeld in het artikel, aanpakken? Kunt u hiervan een (tijds)planning en een stappenplan geven? Zo nee, waarom niet?

Vraag 7
Op welke manieren gaat u toekomstige geluidsoverlast voorkomen? Kunt u hiervan een (tijds)planning en een stappenplan geven? Zo nee, waarom niet?

Antwoorden 6 en 7
Allereerst zij benadrukt dat niet ik, maar de «beheerders» van geluidbronnen primair verantwoordelijk zijn voor het zoveel mogelijk beperken van de geluidsoverlast als gevolg van «hun» bron. Ik voorzie in een raamwerk en instrumentarium waarbinnen dat mogelijk is of dat zo nodig kan worden afgedwongen.
Sinds het begin van de jaren »80 was dit raamwerk opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh). Zoals aangegeven in de brief van 28 maart 2013[6] over de tweede fase van de vernieuwing van het geluidbeleid (Swung-2) is in de loop der jaren echter gebleken dat de Wgh onvoldoende bescherming bood tegen de gevolgen van de geleidelijke maar continue groei van het verkeer. Zolang geen besluitvorming over fysieke aanpassing van een weg of de omgeving aan de orde was, bood de Wgh geen handvat om geleidelijk toenemende geluidhinder aan te pakken, waardoor gaandeweg bij woningen en andere geluidgevoelige objecten nabij wegen knelpuntsituaties zijn ontstaan.
Met de vernieuwing van het geluidbeleid wordt in deze lacune voorzien. Voor de rijkswegen en hoofdspoorwegen is hierin een eerste stap gezet met de invoering van zgn. geluidproductieplafonds per 1 juli 2012 (Swung-1, verankerd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer). Anders dan de Wgh voorziet deze systematiek wel in het naleven van de toegestane geluidniveaus en in een verplichting tot het treffen van maatregelen als die plafonds overschreden dreigen te worden. Onder de Omgevingswet wordt deze systematiek gehandhaafd en uitgebreid naar wegen in beheer bij provincies en waterschappen en naar industrieterreinen.
Voor gemeentelijke wegen is samen met de VNG geconcludeerd dat een systematiek met geluidproductieplafonds zich daarvoor niet goed leent. Daarom is voor die wegen een ander systeem ontwikkeld dat beter past bij de fijnmazigheid van het gemeentelijke wegennet en bij de functionele verwevenheid van dat wegennet met zijn ruimtelijke omgeving. Ook bij dat systeem gelden echter het grip krijgen op de geluideffecten van geleidelijke maar continue verkeersgroei en een betere bescherming daartegen als kernelementen.[7]
Waar de nieuwe regels onvoldoende houvast bieden om bestaande grote knelpunten op te lossen, is en wordt aanvullend voorzien in een saneringsregeling om die knelpunten aan te pakken.

---

[6] Kamerstukken II, 2012/13, 32 252, nr. 52.
[7] Zie voor een nadere beschrijving van dat gemeentelijke systeem m.n. blz. 5–6 van de genoemde brief van 28 maart 2013.

Zoals gezegd zijn de geluidproductieplafonds voor rijksinfrastructuur medio 2012 al ingevoerd. Voor provinciale wegen, waterschapswegen en industrieterreinen zal dat gebeuren met de invoering van de Omgevingswet die voorzien is in 2018, en diezelfde planning geldt voor de invoering van het nieuwe geluidsysteem voor gemeentelijke wegen. Uitgangspunt is dat waar nodig bij elk van deze stappen een bijbehorende saneringsregeling wordt uitgevoerd. De uitvoering van de omvangrijke saneringsoperatie voor verkeerslawaai zal nog geruime tijd in beslag gaan nemen, waarschijnlijk enkele decennia.

Vraag 8
Kunt u het onderzoek van KpVV-Crow aan de Kamer doen toekomen? Kunt u dit onderzoek voorzien van een kabinetsreactie?

Antwoord 8
Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 is geen sprake van een specifiek onderzoeksrapport, maar heeft CROW-KpVV informatie uit verschillende bestaande onderzoeken gecombineerd tot de volgende webpublicaties, te vinden op de site van CROW[8] [9]. De resultaten van deze en andere relevante onderzoeken worden betrokken bij de totstandkoming van beleid en wet- en regelgeving op het terrein van geluidhinder.

[8] http://kpvvdashboard-12.blogspot.nl/2012/06/300000-mensen-slapen-slecht-door.html
[9] http://kpvvdashboard-12.blogspot.nl/2012/06/automobiliteit-houdt-mensen-gezond-maar.html